

OTIF/RID/RC/2018/25
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/25)

29. Juni 2018

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 17. bis 21. September 2018)

Tagesordnungspunkt 6: Berichte informeller Arbeitsgruppen

Informelle Telematik-Arbeitsgruppe: Sitzung in London (4. bis 5. Juni 2018)

Antrag Frankreichs im Auftrag der informellen Arbeitsgruppe

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung: Information der Gemeinsamen Tagung über die laufenden Arbeiten im Bereich Telematik.

Einleitung

1. Wie in den Absätzen 62 bis 66 des Berichts der letzten Gemeinsamen Tagung (OTIF/RID/RC/2018-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150) angekündigt, hat sich die Arbeitsgruppe am 4. und 5. Juni 2018 in London getroffen.
2. Sie hat ein Memorandum of Understanding entworfen, um den Prozess der Nutzung des zuvor genehmigten Systems für den Austausch elektronischer Dokumente zwischen Beförderern und Behörden einzuleiten.
3. Die Arbeitsgruppe hat sich darauf geeinigt, dass der im Anhang dieses Dokuments enthaltene Entwurf eines Memorandums als Bericht über diese Tagung dienen sollte. Der Entwurf wird der Gemeinsamen Tagung zur Information über die laufenden Arbeiten vorgelegt.
4. Die Arbeitsgruppe einigte sich darauf, vom 12. bis 14. November 2018 in Wien erneut zusammenzutreffen, um die Arbeiten abzuschließen.

Memorandum of Understanding über die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN

Einleitung

1. Zweck dieser Memorandum of Understanding (MoU) ist es, die Entwicklung eines harmonisierten Systems zur Nutzung elektronischer Beförderungsdokumente während der Beförderung gefährlicher Güter zu unterstützen, indem ein gemeinsames Verständnis von Unterabschnitt 5.4.0.2 geschaffen und für die Einhaltung der Vorschriften des Abschnitts 5.4.1 ADR/RID/ADN gesorgt wird.
2. Die Unterzeichnerstaaten dieses MoU kommen überein, die hier skizzierte Modell- und Systemarchitektur (Anlage und technische Dokumente) verwenden zu wollen.
3. Sie erkennen an, dass die Umsetzung dieses harmonisierten Systems in jedem Unterzeichnerstaat unterschiedlich schnell vonstattengehen wird, da einige Unterzeichnerstaaten bereits ein fortgeschrittenes Stadium der Entwicklung und innerstaatlichen Anwendung des Systems erreicht haben.
4. **Aus diesem Grund gibt es zwei Kategorien von an dem MoU teilnehmenden Staaten; Staaten der ersten Kategorie arbeiten an der Umsetzung des Systems, Staaten der zweiten Kategorie wenden das System vollständig an.**

Staat	Kategorie	Unterzeichnungsdatum
Staat 1	1 oder 2	
Staat 2	1 oder 2	"Unterzeichnungsdatum Kategorie 1" "Unterzeichnungsdatum Kategorie 2"

5. Nachstehende Gründe finden Erwägung:
 - a) Die in der Anlage umrissene **Systemarchitektur** basiert auf dem Konzept von zwei unterschiedlichen Systemen zur Leistungserbringung, die als *Trusted Party* (vertrauenswürdige Stelle) TP1 und TP2 bezeichnet werden. Das Modell sieht eine Reihe von TP1 und TP2 vor.
 - b) Eine TP2 verwaltet die gemäß Abschnitt 5.4.1 des RID/ADR/ADN erforderlichen Daten. Sie kann vom Beförderer selbst oder von einem Drittanbieter für den Beförderer betrieben werden.
 - c) Eine TP1 ermöglicht auf Anfrage eine Weitergabe dieser Daten von der TP2 an Behörden oder Einsatzkräfte.
 - d) Eine TP1 leitet auf Anfrage auch Daten von der TP2 an andere TP1 weiter.
 - e) "*eDG Transport Information*" ist die Abkürzung für das technische Element, das das auf dem UML-Modell, dem XSD-Schema und den WSDL-Webdiensten basierende Austauschformat beschreibt.

Abschnitt 1

Anwendungsbereich

6. Die Vorschriften des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN gelten bei den Unterzeichnerstaaten unter den in der Anlage festgelegten Bedingungen als erfüllt. Für die Zwecke dieses MoU ist ein elektronisches Beförderungsdokument eine elektronische Datenaufzeichnung der im Beförderungspapier gemäß Abschnitt 5.4.1 RID/ADR/ADN vorgeschriebenen Informationen.

Abschnitt 2

Grundsätze zur Änderung des Memorandum

Allgemeines

7. Die Vereinbarung kann auf einer jährlich stattfindenden Konferenz oder alternativ in einem schriftlichen Verfahren geändert werden.
8. Die jährlichen Konferenzen oder schriftlichen Verfahren sind zeitlich so zu legen, dass Änderungen an den internationalen Beförderungsvorschriften (RID, ADR und ADN) berücksichtigt werden können.
9. Die Konferenz oder das schriftliche Verfahren wird von einem der Unterzeichnerstaaten für gewöhnlich in folgender Reihenfolge organisiert: Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich, Belgien, Vereinigtes Königreich. Der organisierende Staat, der auch den Vorsitz führt, ist für die Planung der Tagung und die Referenzdokumente zuständig.
10. Jeder Unterzeichnerstaat kann Änderungen am MoU vorschlagen. Auch internationale oder europäische Organisationen, die von den Unterzeichnerstaaten akzeptiert wurden, können Änderungen vorschlagen. Änderungen sind von den Unterzeichnerstaaten per Konsens zu beschließen.
11. Wenn neue Änderungen angenommen wurden, wird das überarbeitete MoU vervielfältigt und vom organisierenden Staat verschickt. Die geänderten Teile sind durch Hinweise am Rand kenntlich zu machen.
12. Das überarbeitete MoU tritt sechs Monate nach dem Vorliegen des neuen Textes oder zu einem anderen per Beschluss festgelegten Zeitpunkt in Kraft.
13. Der Versand und die Kommunikation im Allgemeinen erfolgen auf elektronischem Wege.

Konferenzen

14. Vorschläge sind dem Ausrichter der nächsten Konferenz mindestens drei Monate vor der Konferenz zuzustellen. Der Ausrichter versendet die Vorschläge mindestens einen Monat vor der Konferenz an alle Unterzeichnerstaaten und internationalen oder europäischen Organisationen. Alle Unterzeichnerstaaten und Organisationen haben die Möglichkeit, innerhalb von zwei Wochen nach dem Versand auf die vorgelegten Dokumente zu antworten.
15. In der Zeit zwischen den Konferenzen können Arbeitsgruppen zu spezifischen Themen organisiert werden. Die Berichte oder Vorschläge solcher Arbeitsgruppen sind zu den Konferenzen in gleicher Weise wie alle übrigen Anträge vorzulegen. Arbeitsgruppen können auch während einer Konferenz stattfinden; dies sollte nach Möglichkeit im Vorfeld angekündigt werden. TP1 sind verantwortlich für die tägliche Wartung und Verwaltung des Systems und können eine technische Arbeitsgruppe einrichten, die sie bei diesen Arbeiten unterstützt.

Schriftliches Verfahren

16. Alternativ zu einer Konferenz kann ein schriftliches Verfahren durchgeführt werden, vorausgesetzt, der die nächste Konferenz ausrichtende Unterzeichnerstaat schlägt dies vor. In diesem Fall ist der ausrichtende Staat für die Organisation des schriftlichen Verfahrens zuständig.
17. Ein schriftliches Verfahren kann zudem auf Antrag von mindestens drei Unterzeichnerstaaten eingeleitet werden. In solch einem Fall ist der teilnehmende Staat, der die letzte Konferenz ausgerichtet hat, für die Durchführung des schriftlichen Verfahrens zuständig.
18. Der organisierende Staat versendet die Anträge an alle teilnehmenden Staaten und gibt den Zeitrahmen für schriftliche Kommentare bekannt. Alle teilnehmenden Staaten müssen innerhalb einer Frist von sechs Wochen auf die Anträge antworten. Wenn der ursprüngliche Antrag auf der Grundlage von Kommentaren teilnehmender Staaten geändert wird, ist der überarbeitete Antrag den teilnehmenden Staaten erneut zu übermitteln. Ab dem Übermittlungszeitpunkt des überarbeiteten Antrags haben die teilnehmenden Staaten vier Wochen Zeit, um der Textänderung des MoU zuzustimmen oder nicht.
19. Die Änderungen sind angenommen, wenn alle teilnehmenden Staaten zustimmen. Der organisierende Staat teilt die Annahme der Änderungen mit, vervielfältigt das überarbeitete MoU und verschickt es gemäß Punkt 11 dieses Teils.
20. In solch einem Fall haben alle teilnehmenden Staaten eine Druckfassung des überarbeiteten MoU zu unterzeichnen und an den organisierenden Staat zurückzusenden. Der organisierende Staat bewahrt alle unterzeichneten Druckfassungen auf. Er hat sicherzustellen, dass die aktualisierten UML-, XSD- und WSDL-Referenzdateien mit der Bezeichnung "*eDG Transport Information*" online zur Verfügung stehen.
21. Technische Änderungen, die sich auf die UML-, XSD- und WSDL-Referenzdateien beschränken und von den TP1 und dem unter Punkt 9 genannten technischen Ausschuss angenommen wurden, gelten unmittelbar als genehmigt und werden dem vorsitzenden Staat mitgeteilt.
22. Die Bestätigung eines Vorschlags gemäß Anlage (Punkt 1 b) (iv)) und eines Vorschlags für die Wartung gemäß Punkt 15 kann in der jährlichen Konferenz oder im schriftlichen Verfahren erfolgen. Alternativ gelten vorgeschlagene Änderungen als angenommen, wenn keiner der teilnehmenden Staaten innerhalb von zwei Wochen nach der Mitteilung Widerspruch einlegt.

Anlage

1. Grundsätze für die Kommunikation zwischen verschiedenen TP1 und TP2 zu Beförderungsdokumenten

a) Eine TP1 kann öffentlich oder privat betrieben werden. Ein TP1-Betreiber hat unter den unter b) festgelegten Zertifizierungsbedingungen zu arbeiten. Der Zugang zu den Informationen einer TP1 ist für andere TP1 und für Behörden kostenlos. Pro Staat kann es eine oder mehrere TP1 geben. Die Staaten sind nicht verpflichtet, eine TP1 einzurichten, sie können alternativ beschließen, die Funktionen/Dienste einer oder mehrerer ausländischer TP1 zu nutzen. TP1 ohne eingetragene TP2 sind ebenfalls zugelassen.

b) Qualifizierte TP1-Stellen ("TP1-Zertifizierung"):

(i) Frankreich, Italien und Deutschland haben bereits eine erste Reihe an TP1 bestimmt (aktuell sind dies GBK als künftiges TP1 in Deutschland, NeoGLS und Novacom Services als künftige TP1 in Frankreich, Italiens Verkehrsministerium und UIRNet als künftige TP1 in Italien).

Die Unterzeichnerstaaten können zusätzliche TP1 bestimmen.

(ii) Für künftige Einsätze wird diese Liste qualifizierter TP1-Stellen (*TP1 Trusted List*) mit allen für die Identifizierung relevanten Informationen bei der UNECE für den Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt und eventuell bei ERA/OTIF für den Eisenbahnverkehr hinterlegt; darüber hinaus werden UNECE/ERA/OTIF diese Liste verwalten und in dem für das System erforderlichen Ausmaß Auszüge daraus veröffentlichen. In der Folge erhalten diese Institutionen die Funktion eines Verwalters der "vertrauenswürdigen Liste" (*Trusted List Manager*).

(iii) Alle qualifizierten TP1-Stellen werden über die *TP1 Trusted List* durch die *Trusted List Manager* informiert bzw. auf den neuesten Stand gebracht (d. h. sie wissen, wer die anderen qualifizierten TP1-Stellen sind).

(iv) Detailliertere Anforderungen, die eine TP1 erfüllen muss, müssen noch definiert und beschrieben werden und werden in Zukunft aufgenommen. Um eine solide Grundlage für die Bestimmung dieser Anforderungen zu schaffen, müssen die oben genannten Unternehmen/Institutionen Vorschriften entwickeln und Berichte vorlegen. Diese Anforderungen für die Anerkennung werden dann von den Unterzeichnerstaaten diskutiert und bestätigt und müssen auf andere interessierte Unternehmen angewandt werden.

c) Für den Anfang wurden folgende "Verfahrensregeln" festgelegt:

(i) Ein Unterzeichnerstaat dieses MoU kann nur eine TP1 benennen, die ihren Sitz in seinem Hoheitsgebiet hat. Sofern es die Anforderungen dieses MoU erfüllt, erhält die TP1 die *eDG Transport Information* von dem Unterzeichnerstaat, der sie benannt hat. Alle qualifizierten TP1-Stellen müssen das gesamte XSD-Schema der *eDG Transport Information* für den Datenaustausch unterstützen.

(ii) Die TP1 haben Anfragen anderer TP1 zu akzeptieren.

(iii) Die TP1 haben alle TP2-Registrierungen zu akzeptieren.

(iv) Die TP1 haben Anfragen aller bei ihr registrierten zuständigen Behörden zu akzeptieren.

- (v) Nach ihrer Aufnahme in die *Trusted List* müssen neue TP1 unter Angabe aller verbindlichen Kontaktdaten bei den bestehenden TP1 registriert werden.
- (vi) Die TP1 können ihre Preispolitik nach eigenem Ermessen frei festlegen, müssen dabei aber einen diskriminierungsfreien Ansatz verfolgen.

2. Von den TP1 im Hinblick auf deren Betrieb zu erfüllende Anforderungen

- a) Nationales Verfahren zur Bestimmung der Behörden, die berechtigt sind, Anfragen zu stellen:
 - (i) Jeder Unterzeichnerstaat erstellt sein eigenes Verzeichnis von Behörden (z. B. Vollzugsstellen, Einsatzkräfte), die berechtigt sind, Anfragen an eine TP1 zu stellen. Der Unterzeichnerstaat hat darüber hinaus sicherzustellen, dass auch das in Punkt 4 c) genannte relevante Zertifikat enthalten ist. Nur in diesem Verzeichnis aufgeführte Behörden dürfen sich bei einer TP1 registrieren.
 - (ii) Der Unterzeichnerstaat ist für die Aktualisierung und Verwaltung der Liste zuständig.
- b) TP1-Funktionen
 - (i) TP1- und TP2-Funktionen werden in der *Web Service Description Language* (WSDL) beschrieben. Von außen zugängliche Funktionen werden hauptsächlich mit ihren Parametern und Rückgabewerten beschrieben.
 - (ii) Die TP1-Funktion "*getDGTDokument*" beschafft ein bestimmtes Beförderungsdokument von einer bestimmten TP2. Die Parameter zur Identifizierung der TP2 und des spezifischen Beförderungsdokuments sind in Punkt 3 a) beschrieben. Diese Funktion steht ausschließlich Einsatzkräften und Vollzugsbehörden zur Verfügung (siehe Punkt 2 a) (i)). Die Behörde darf bei der TP1 nur Informationen zu Fahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet abfragen. Der Grund für die Beantragung des Zugangs muss durch Auswahl aus einer vorgefertigten Liste (Einsatzkräfte, Vollzugsstellen, Zoll, Infrastrukturbetreiber usw.) angegeben werden.
 - (iii) In Übereinstimmung mit Unterabschnitt 5.4.1.1 muss jeder Zugriff mindestens drei Monate lang protokolliert werden.
 - (iv) Die TP1 muss die Fahrt vom Beginn bis zum Ende der Beförderung gemäß Punkt 5 a) aufzeichnen.
- c) Zertifikate
 - (i) Die TP1 müssen ein HTTPS-Protokoll verwenden. Die TP1 müssen eine feste IP-Adresse und ein X509-V3-Zertifikat haben, das in die *Trusted List* eingetragen wird: Die Authentifizierung muss durch Überprüfung von IP-Adresse und Zertifikat erfolgen. Der Datenschutz muss mit http über das kryptographische TLS-Protokoll gesichert werden. Zertifikate müssen in Übereinstimmung mit den nationalen Vorschriften der Unterzeichnerstaaten erstellt werden. Die Zertifikate müssen direkt über sichere Kanäle ausgetauscht werden.
- d) Registrierung bei einer TP1-Stelle (Behörden, TP2)
 - (i) Zur Ermöglichung der intermaschinellen Kommunikation muss die TP1 ein Registrierungsverfahren festlegen, das manuell oder automatisch erfolgen kann.

Ein maschinelles Verfahren muss auf der Methode beruhen, die in der unter Punkt 1 c) (i) genannten *WebService*-Beschreibung enthalten ist. Insbesondere gilt Folgendes:

- TP2-Kandidaten benutzen die Methode "*sendTP2Registration-Request*" mit folgenden Mindestdaten:
 - URL: TP2-Zugangspunkt für die TP1
 - öffentlicher Schlüssel des TP2-Zertifikats
 - Unternehmensname der TP2
 - Name, E-Mail und Telefonnummer der verantwortlichen Kontaktperson
- Öffentliche Einrichtungen wenden die Methode "*sendPublicServiceRegistrationRequest*" mit folgenden Mindestdaten an:
 - öffentlicher Schlüssel des Zertifikats für öffentliche Einrichtungen
 - Adresse der öffentlichen Einrichtung (Straße, Postleitzahl, Ort)
 - Name der öffentlichen Einrichtung
 - Name, E-Mail und Telefonnummer der verantwortlichen Kontaktperson
 - Art des Akteurs: zuständige Behörden (einschließlich Infrastruktur-betreiber), Einsatzkräfte, Vollzugsstellen, Sicherheitsbehörden.

(ii) Das Registrierungsverfahren für die TP2 ist von der TP1 festzulegen.

(iii) Handelt es sich bei der die Registrierung beantragenden Stelle um eine Behörde (d. h. um eine TP1), müssen ihr Name und ihr Zertifikat in der Liste in Punkt 4 a) i) aufgeführt sein und die Überprüfung kann automatisch oder manuell erfolgen.

Handelt es sich bei der die Registrierung beantragenden Stelle um eine TP2, sind zwei Methoden möglich:

- Entweder die TP2 sendet separat eine Erklärung, die vom offiziellen Vertreter unter Angabe des öffentlichen Schlüssels digital signiert wird, woraufhin die Überprüfung manuell offline durchgeführt wird; oder
- die TP1 vertraut dem Unterzeichner des Zertifikats auf der Grundlage nationaler Gesetze, öffentlicher Register oder spezifischer Vereinbarungen, woraufhin die Überprüfung automatisch erfolgt.

3. Erstellung und Verfügbarkeit der zwischen TP2, TP1 und den Behörden/Einsatzkräften zu verwendenden Datensätzen

a) Der folgende Datensatz muss vor Fahrtantritt an eine TP1 übermittelt werden:

- (i) Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) unter Berücksichtigung der FIN des Zugfahrzeugs und der Anhänger
- (ii) BIC-Code für Container (wenn verfügbar oder geregelt)

- (iii) ADR: Kennzeichen des Zugfahrzeugs und des/der Anhänger(s)
 - ADN (sofern zutreffend): ENI-Nummer
 - RID (sofern zutreffend): UIC-Wagennummer
- (iv) Status der Beförderung.
- b) Zusammenarbeit zwischen einer TP2- und einer TP1-Stelle:
 - (i) Für jede Beförderung arbeitet eine TP2 mit lediglich einer TP1 zusammen.

4. Zusätzliche Anforderungen während der Übergangsphase

Solange nicht alle Feuerwehren und zuständigen Behörden an das TP1/TP2-System angeschlossen sind, sind zusätzliche Informationen an Bord mitzuführen.

- a) Zusätzliche Anforderungen betreffend Datenspeicherung und Datenausgabe an Bord der Fahrzeuge/Züge/Binnenschiffe
 - (i) Der im Bord-Datenendgerät verwendete Datenträger muss geeignet sein, alle relevanten Gefahrgutangaben gemäß Abschnitt 5.4.1 des RID/ADR/ADN für die Dauer der Beförderung dauerhaft zu speichern. Zu diesem Zweck müssen in allen Datenendgeräten (z. B. Tablets, Scanner, Smartphones, Bordgeräte) nichtflüchtige Speichermedien (derzeit EEPROM- oder Flash-Speicher) verwendet werden. Die in den Datenendgeräten installierten Datenträger müssen vor den während der Beförderung auftretenden Beanspruchungen geschützt sein.
 - (ii) Für den Straßen- und Eisenbahnverkehr ist ein tragbares Datenendgerät und für die Binnenschiffahrt ein tragbares Datenendgerät oder ein fest installiertes Bord-Datenendgerät zu verwenden. Wenn nur ein bis drei verschiedene gefährliche Güter (UN-Nummern) in Tanks oder in loser Schüttung in Fahrzeugen befördert werden, die den Kennzeichnungsvorschriften des Absatzes 5.3.2.1.2 oder 5.3.2.1.4 ADR unterliegen, ist ein fest installiertes Datenendgerät auch für den Straßenverkehr zugelassen.

Das Datenendgerät muss so ausgelegt sein, dass bei einer Unterbrechung der Energieversorgung kein Datenverlust auftreten kann. Der Energiespeicher muss für die Dauer der Beförderung Energie bereitstellen oder während der Beförderung mit Hilfe von Bordgeräten wieder aufgeladen werden können.

- (iii) Die Daten müssen auf einem Bildschirm angezeigt werden, der unter unterschiedlichen Lichtverhältnissen sowohl hinsichtlich der Zeichengröße als auch der Lesbarkeit Papierformat entspricht (visuelle Darstellung ohne Layoutvorgaben (z. B. PDF-Format) auf einem Bildschirm von mindestens 10 Zoll oder eine optimierte und strukturierte Darstellung, die es ermöglicht, auf dem jeweiligen Bildschirm (mindestens 3,5 Zoll) alle vorgeschriebenen stoffbezogenen Angaben einer Gefahrguteintragung darzustellen). Die Bedienung des Lesegeräts muss einfach und intuitiv sein und dem Kontrollpersonal/den Einsatzkräften uneingeschränkten Zugang zu allen relevanten Gefahrgutangaben ermöglichen.
- (iv) Die Verantwortung für den Betrieb des Datenendgeräts liegt in der Regel beim Fahrzeugführer/Triebfahrzeugführer/Schiffsführer. Im Rahmen ihrer Informationspflicht müssen sie der für die Kontrolle zuständigen Behörde die für die Durchführung der Kontrollmaßnahmen erforderlichen Hilfsmittel zur Verfügung stellen und die erforderliche Unterstützung leisten. Auf Verlangen müssen sie das Kontrollpersonal in die Bedienung des Datenendgeräts einweisen oder während der Kontrolle begleiten und das Datenendgerät bei dieser Kontrolle mitführen. Dies gilt auch für Notfälle, in denen ein

derartiges Vorgehen noch möglich ist. Fahrzeugführer/Triebfahrzeugführer/Schiffsführer sind vom Beförderer in die Bedienung des Datenendgeräts einzuweisen und in nachprüfbarer Weise auf ihre Mitwirkungspflicht bei Kontrollen oder bei Zwischen- oder Notfällen hinzuweisen. Für Notfälle im Straßenverkehr (Fahrzeugführer nicht ansprechbar) ist im Führerhaus ein leicht erkennbarer und verständlicher Hinweis darauf anzubringen, wie die Einsatzkräfte auf die relevanten Gefahrgutdaten im Datenendgerät zugreifen können.

- (v) Es muss akzeptiert werden, dass bei fehlender mobiler Konnektivität die erforderliche Speicherung an Bord und von identischen Datensätzen bei der TP2 erst dann erfolgt, wenn die mobile Konnektivität wiederhergestellt und der Datenaustausch wieder möglich ist.
- b) Kennzeichnung der Fahrzeuge im Straßenverkehr bei Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments

Vorder- und Rückseite des Fahrzeugs müssen mit einem Hinweis auf die Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments gekennzeichnet sein. Wenn es aus baulichen oder anderen offensichtlichen Gründen nicht möglich ist, dieses Kennzeichen an der Fahrzeugrückseite anzubringen, darf es auch an beiden Zugängen zum Führerhaus angebracht werden. Je nach Einsatzart des Fahrzeugs darf das Kennzeichen abnehmbar (klappbare oder magnetische Kennzeichen dürfen verwendet werden) oder dauerhaft befestigt (fixiert) sein.

Das Kennzeichen besteht aus einer bildlichen Darstellung (Piktogramm) auf einem orange-farbenen rautenförmigen Symbol.

5. Weitere Besonderheiten für den Verkehrsträger Eisenbahn

- a) Im Eisenbahnverkehr werden regelmäßig behördliche Gefahrgutkontrollen an Sendungen in auf Nebengleisen abgestellten Zügen, Wagengruppen und Einzelwagen durchgeführt; hierfür stehen kein Personal des Beförderers und damit kein Datenendgerät zur Verfügung. Zudem sind in solchen Fällen keine Informationen auf den Zügen und Wagen angebracht, die eine eindeutige Identifizierung des Beförderers/Eisenbahnverkehrsunternehmens ermöglichen würden. In diesen Fällen setzt der jeweilige Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Kontrollbehörden auf Anfrage über die Identität des verantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmens in Kenntnis.
- b) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat dem Unterzeichnerstaat eine zentrale Telefonnummer zur Verfügung zu stellen, die an die Kontrollbehörden weiterzuleiten ist und über die die Kontrollbehörden jederzeit während der Beförderung unter Angabe der Wagenummer die Übermittlung der Daten der Beförderungsdokumente gemäß Abschnitt 5.4.1 RID anfordern können. Für die Datenübermittlung gilt Punkt 2. Auf Verlangen des Eisenbahnverkehrsunternehmens muss das die Informationen anfordernde Personal der Kontrollbehörde einen Identitätsnachweis erbringen. Zu diesem Zweck ist ein Verifizierungsverfahren gemäß den Erläuterungen unter Punkt 2 c) anzuwenden, das zwischen den Kontrollbehörden und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt werden muss.
- c) Damit Einsatz- und Rettungskräfte bei Zwischenfällen Zugriff auf diese Daten des Beförderungsdokuments haben, muss der Beförderer/das Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich zu den nach Unterabschnitt 1.4.3.6 b) RID erforderlichen Daten dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber eine Telefonnummer zur Verfügung stellen, über die die Leitstellen der Einsatz- und Rettungskräfte jederzeit die vollständigen Daten des Beförderungsdokuments abrufen können. Es ist auch zulässig, den Einsatz- und Rettungskräften den elektronischen Zugriff auf die Daten des Eisenbahnverkehrsunternehmens gemäß Abschnitt 5.4.1 des RID zu gestatten. Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber hat sicherzustellen, dass die Einsatz- und

Rettungskräfte Kenntnis von einer Kontaktstelle haben, über die sie die Informationen abrufen können. (Für die Deutsche Bahn AG ist dies über die mit den Innenministerien der Länder im Rahmen des Notfallmanagements der Deutschen Bahn AG vereinbarten Meldewege sichergestellt.)

6. Binnenschifffahrt

- a) An Bord von Binnenschiffen können die Beförderungsdokumente in der Regel mit einem vorhandenen Drucker ausgedruckt werden. Sofern die allgemeinen Anforderungen an das Datenendgerät und die Datenspeicherung auf dem Binnenschiff erfüllt werden, kann die beschriebene Lösung somit angewendet werden. Wenn das Beförderungsdokument nicht an Bord ausgedruckt werden kann, ist es auch möglich, auf die oben beschriebene Lösung bestehend aus einem Bord-Datenendgerät und einer Speicherung der Daten bei einer TP2 zurückzugreifen. In diesem Fall muss es den Einsatzkräften möglich sein, die Daten nach Angabe des Schiffsnamens, der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI) oder des Unfallorts zu erhalten.
-